

## El transporte de la ciudad: retos actuales y futuros

Bernardo Navarro Benítez.

Cada día en el área metropolitana de la ciudad de México se verifican aproximadamente 23.0 millones de viajes. Esto equivaldría a movilizar a las poblaciones conjuntas de las ciudades latinoamericanas de Río de Janeiro, Buenos Aires, y Santiago de Chile. Dicha movilización requiere de un despliegue impresionante de recursos de parte del gobierno y de la sociedad para llevarse a cabo. Sin embargo, el esfuerzo, el aporte y las condiciones de transportación de los distintos miembros de la comunidad es muy desigual. En el momento actual el automóvil particular sigue abarcando, con mucho, la mayor porción de vehículos: un poco más de 3/4 partes con los que se realizan 19.2% de los viajes. En tanto que el transporte colectivo, con 5% de los vehículos, tiene a su cargo el 80.8% de los traslados.

Así, el transporte público de personas abarca los siguientes medios de transporte de propiedad estatal: el Metro con 17.1%, el organismo Autotransportes Urbanos de Pasajeros Ruta-100 con 26.0%, y la empresa de trolebuses, tranvías y "tren ligero", con 2.8%. Esto significa que los operadores de los organismos gubernamentales tienen bajo su responsabilidad cerca de la mitad de los desplazamientos de toda el Área Metropolitana.

Los distintos medios de transporte que prestan servicios en la ciudad han constituido alternativas tecnológicas correspondientes a diversos grados del desarrollo urbano, a coyunturas internacionales, a intereses predominantes en el sector industrial y de los agentes transportistas, así como a concepciones prevalecientes entre los tomadores de decisiones.

Choferes, conductores, empleados y funcionarios de los medios públicos y privados son los agentes concretos que posibilitan el traslado del público usuario. Las agrupaciones y organizaciones gremiales y sociales de estos agentes, sus conflictos y aspiraciones tienen también un importante impacto en las características y condiciones en que se presta el servicio.

El transporte urbano muestra, en el momento actual, un balance contradictorio y complejo. Ha significado uno de los principales renglones de gasto en los últimos años, así como una de las principales preocupaciones para las autoridades. Sin embargo, persisten hoy severos problemas.

La movilidad de los sectores populares<sup>1</sup> de la Ciudad de México es relativamente baja; incluso comparada con la de otras ciudades latinoamericanas. A mediados de esta década, esta movilidad era menor en nuestra ciudad que en Buenos Aires, Caracas, Bogotá, Lima y ciudad de Guatemala.

Los automóviles ocupan, sin duda, la mayor parte de la infraestructura vial, de los recursos para transporte, y son también responsables mayoritarios de cierto tipo de contaminantes del aire en el D.F. El automóvil consume la gran mayoría de los energéticos del sector transporte en nuestra ciudad. El mantenimiento del peso relativo de estos vehículos de baja capacidad (con aproximadamente 30% del total de viajes en los últimos 15 años)<sup>2</sup> contrasta con la participación de vehículos de alta capacidad que, en el mismo período disminuyó de dos tercios en

1972 a 54% en fechas recientes. El sistema de transporte colectivo (Metro) traslada 4,700,000 usuarios y es uno de los Metros en América Latina con mejores índices de productividad en cuanto a operación, y con menores costos de implantación. Sin embargo, el esfuerzo financiero exigido por el Metro mexicano ha obligado a destinar, para 1987, recursos equivalentes a las participaciones federales de 10 estados de la República, a la vez que la red muestra una desigual distribución de la carga: las líneas 1, 2 y 3 captan prácticamente cuatro quintas partes del total de usuarios, mientras el resto de las líneas que comprenden 65 kilómetros, es decir, prácticamente 50% de la red en servicio sólo captan aproximadamente a la quinta parte de los viajantes.

La Ruta-100 que tiene una gran responsabilidad en la transportación colectiva de los capitalinos, por el número de viajes que cubre, presenta importantes deficiencias en la oferta de servicio debido, sobre todo, al virtual estancamiento de su flota vehicular, lo que redundará en congestión e incomodidad para el usuario, con los consecuentes problemas de funcionamiento que enfrentan cotidianamente los operadores de este medio de transporte. En el futuro deberá expandirse la cobertura de su servicio e incrementar la productividad de su operación.

Los taxis y los colectivos con ruta fija prestan sus servicios con 100,000 vehículos, de los cuales prácticamente la mitad son colectivos y el resto sin itinerario fijo. La problemática de unos y otros es muy peculiar y conviene por tanto diferenciarla. Vemos así que los colectivos, que se han expandido al calor de la crisis, arrojan una evaluación contradictoria: por un lado, cubren un "hueco" real y son un medio de vida para un importante número de familias; por otro provocan gran cantidad de efectos negativos como contaminación ambiental, desorganización del tráfico, encarecimiento del gasto en transporte, entre otros, que dan cuenta de la indudable necesidad de mayor control de este medio de transporte en varios renglones.

Los trolebuses y el denominado "tren ligero", mantienen una pequeña participación en la oferta de transporte colectivo, pero seguramente tendrán una mayor participación en el mediano plazo. Su carácter no contaminante y sus ventajas tecnológicas, les otorgarán una mayor participación futura en la transportación de los capitalinos.

También en materia de transporte colectivo hemos de aprender del pasado y no repetir experiencias que han tenido un elevado costo para la ciudadanía. Esta advertencia indica que sin la participación del Sector Público como regulador y operador directo del transporte no es viable mantener un funcionamiento racional del metabolismo de la urbe más poblada del planeta. Quince años de creciente participación estatal se requirieron para llegar al umbral que permite desde el segundo semestre de 1986 el control técnico y funcional real del transporte colectivo de la ciudad. Sería sumamente delicado perder este control por decisiones erróneas.

Quizá no fuera recomendable que el subsidio al transporte en el D.F. regresara a la magnitud de los años pasados; tampoco habría duda que la situación económica prevaleciente obliga a la permanencia del subsidio: la gran longitud de los desplazamientos y el obligado número de trasbordos refuerzan esta necesidad. Probablemente la determinación de las tarifas como una porción constante del salario sea una alternativa viable. Los problemas del transporte requieren de análisis complejos y soluciones integrales; no es conveniente abordarlo con visiones parciales. Se requiere de enfoques globales que conciben al transporte colectivo como elemento esencial de enlace para las relaciones sociales dentro de la metrópoli, que contemplen la aguda problemática ambiental, los importantes impactos urbanos y los nexos de todo ello con la convivencia ciudadana. Como cuestión de primera importancia que es, el tema del transporte sólo obtendrá alternativas viables con la concurrencia de la sociedad civil y de sus organizaciones, que hasta ahora han sido los grandes ausentes.

\* Miembro del equipo de Empresas Transnacionales.

1 Medida en términos de la tasa de utilización del transporte colectivo

2 Se trata de la suma de los viajes en automóviles, taxis y colectivos